

RECUEIL DES INSTRUMENTS JURIDIQUES ET INSTITUTIONNELS
DE FACILITATION DU TRANSPORT ET DES ÉCHANGES
EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE

ANNEXE II-14

**CONVENTION VISANT À FACILITER
LE TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL**

(LONDRES 1965)

Convention visant à faciliter le trafic maritime international

Signée à Londres le 9 avril 1965
Approuvée par l'Ass. féd. le 12 mars 1968¹
Entrée en vigueur: 5 mars 1967
Entrée en vigueur pour la Suisse: 22 juin 1968

Les Gouvernements contractants,

désireux de faciliter le trafic maritime en simplifiant et en réduisant au minimum les procédures, les formalités et les documents requis pour l'entrée, le séjour au port et la sortie des navires effectuant des voyages internationaux,

sont convenus des dispositions suivantes:

Art. I

Conformément aux dispositions de la présente Convention et de son Annexe, les Gouvernements contractants s'engagent à adopter toutes mesures appropriées tendant à faciliter et à accélérer le trafic maritime international, ainsi qu'à éviter les retards inutiles aux navires, aux personnes et aux biens se trouvant à bord.

Art. II

1. Les Gouvernements contractants s'engagent à coopérer, conformément aux dispositions de la présente Convention, pour élaborer et appliquer les mesures destinées à faciliter l'arrivée, le séjour au port et la sortie des navires. Ces mesures seront, dans toute la mesure du possible, au moins aussi favorables que celles qui sont en vigueur pour d'autres modes de transport internationaux, bien qu'elle puissent en différer selon les conditions particulières à chacun d'eux.

2. Les mesures destinées faciliter le trafic maritime international, prévues dans la présente Convention et son Annexe, s'appliquent également aux navires d'Etats riverains ou non de la mer, dont les gouvernements sont parties à la présente Convention.

3. Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent ni aux navires de guerre ni aux bateaux de plaisance.

Art. III

Les Gouvernements contractants s'engagent à coopérer pour uniformiser dans toute la mesure du possible les procédures, formalités et documents dans tous les domaines où cette uniformisation peut faciliter et améliorer le trafic maritime international, ainsi qu'à réduire au minimum les modifications jugées nécessaires pour répondre à des exigences d'ordre interne.

RO 1968 730; FF 1967 II 1197

¹ Ch. 1 let. a de l'AF du 12 mars 1968 (RO 1968 729).

Art. IV

Afin d'atteindre les objectifs énoncés aux articles précédents de la présente Convention, les Gouvernements contractants s'engagent à coopérer entre eux ou par l'intermédiaire de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée «l'Organisation») pour les questions se rapportant aux procédures, formalités et documents requis, ainsi qu'à leur application au trafic maritime international.

Art. V

1. Aucune des dispositions de la présente Convention, ou de son Annexe, ne doit être interprétée comme faisant obstacle à l'application de mesures plus favorables dont un Gouvernement contractant fait ou pourrait faire bénéficier le trafic maritime international en vertu de sa législation nationale ou de dispositions de tout autre accord international.

2. Aucune des dispositions de la présente Convention, ou de son Annexe, ne doit être interprétée comme empêchant un Gouvernement contractant d'appliquer des mesures temporaires qu'il juge nécessaires pour préserver la moralité, la sécurité et l'ordre publics, ou pour empêcher l'introduction ou la propagation de maladies ou de fléaux risquant d'affecter la santé publique ou de s'attaquer aux animaux ou aux végétaux.

3. Tous les points qui ne font pas l'objet de prescriptions expresses dans la présente Convention restent régis par la législation des Gouvernements contractants.

Art. VI

Aux fins d'application de la présente Convention et de son Annexe, on entend:

- a. Par «normes», les dispositions qu'il est jugé possible et nécessaire de faire appliquer uniformément par les Gouvernements contractants, conformément à la Convention, afin de faciliter le trafic maritime international;
- b. Par «pratiques recommandées», les dispositions qu'il est jugé souhaitable de faire appliquer par les Gouvernements contractants pour faciliter le trafic maritime international.

Art. VII²

1. L'Annexe à la présente Convention peut être modifiée par les Gouvernements contractants, soit sur l'initiative de l'un d'eux, soit à l'occasion d'une conférence réunie à cet effet.

2. Tout Gouvernement contractant peut proposer un amendement à l'Annexe en adressant un projet d'amendement au Secrétaire général de l'Organisation (ci-après dénommé «le Secrétaire général»):

² Nouvelle teneur adaptée le 19 nov. 1973, approuvée par l'Ass. féd. le 24 sept. 1975 et en vigueur pour la Suisse depuis le 2 juin 1984 (RO 1984 423; FF 1975 I 937).

- a. Tout amendement proposé conformément au présent paragraphe est examiné par le Comité de la simplification des formalités de l'Organisation, à condition qu'il ait été diffusé trois mois au moins avant la réunion dudit Comité. S'il est adopté par les deux tiers des Gouvernements contractants présents et votants, le Secrétaire général le communique à tous les Gouvernements contractants.
- b. Tout amendement à l'Annexe, adopté conformément au présent paragraphe, entre en vigueur quinze mois après que le Secrétaire général a communiqué la proposition à tous les Gouvernements contractants, à moins qu'un tiers au moins des Gouvernements contractants n'ait, dans un délai de douze mois après cette communication, notifié par écrit au Secrétaire général qu'ils n'acceptent pas ladite proposition.
- c. Le Secrétaire général informe tous les Gouvernements contractants de toute notification qu'il reçoit conformément à l'alinéa b) ainsi que de la date d'entrée en vigueur.
- d. Les Gouvernements contractants qui n'acceptent pas un amendement ne sont pas liés par cet amendement mais suivent la procédure définie à l'article VIII de la présente Convention.

3. Le Secrétaire général convoque une conférence des Gouvernements contractants chargée d'examiner les amendements à l'Annexe lorsqu'un tiers au moins de ces Gouvernements le demande. Tout amendement adopté, lors d'une telle conférence, par une majorité des deux tiers des Gouvernements contractants présents et votants entre en vigueur six mois après la date à laquelle le Secrétaire général notifie l'amendement adopté aux Gouvernements contractants.

4. Le Secrétaire général informe dans les meilleurs délais tous les Gouvernements signataires de l'adoption et de l'entrée en vigueur de tout amendement adopté conformément au présent article.

Art. VIII

1. Tout Gouvernement contractant, soit qu'il juge impossible de se conformer à l'une quelconque des normes en y adaptant ses procédures, formalités et documents, soit qu'il estime nécessaire pour des raisons particulières d'exiger des dispositions différentes de celles prévues dans ladite norme, doit informer le Secrétaire général de cette situation et des différences existant avec la norme. Cette notification intervient aussitôt que possible après l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard du gouvernement intéressé ou lorsqu'il a pris la décision d'exiger des procédures, formalités et documents différant des prescriptions de la norme.

2. S'il s'agit d'amendement à une norme ou d'une norme nouvellement adoptée, l'existence d'une différence doit être notifiée au Secrétaire général aussitôt que possible après la date d'entrée en vigueur de ces modifications ou après que la décision a été prise d'exiger des procédures, formalités ou documents différents. Tout Gouvernement contractant peut notifier en même temps les mesures qu'il se propose de prendre pour adapter les procédures, formalités ou documents qu'il exige aux dispositions de la norme amendée ou nouvelle.

3. Les Gouvernements contractants sont instamment invités à adapter dans toute la mesure du possible aux pratiques recommandées les procédures, formalités et documents qu'ils exigent. Dès qu'un Gouvernement contractant a réalisé cette concordance, il en informe le Secrétaire général.

4. Le Secrétaire général informe les Gouvernements contractants de toute notification qui lui est faite en application des paragraphes précédents du présent article.

Art. IX

Le Secrétaire générale convoque une conférence des Gouvernements contractants, pour la révision ou l'amendement de la présente Convention, à la demande d'un tiers au moins des Gouvernements contractants. Les dispositions révisées ou les amendements sont adoptés par la Conférence à la majorité des deux tiers; ils font l'objet de copies certifiées conformes qui sont ensuite adressées par le Secrétaire général à tous les Gouvernements contractants pour approbation. Une année après que les dispositions révisées ou les amendements auront été approuvés par les deux tiers des Gouvernements contractants, chaque révision ou amendement entrera en vigueur à l'égard de tous les Gouvernements contractants à l'exception de ceux qui, avant son entrée en vigueur, auront déclaré qu'ils ne l'approuvent pas. La Conférence peut, par un vote à la majorité des deux tiers, décider au moment de l'adoption d'un texte révisé ou d'un amendement que celui-ci d'une nature telle que tout gouvernement qui a fait cette déclaration et qui n'approuve pas la révision ou l'amendement dans le délai d'une année après son entrée en vigueur cessera, à l'expiration de ce délai, d'être partie à la Convention.

Art. X

1. La présente Convention restera ouverte à la signature pendant six mois à compter de ce jour et elle restera ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Les Gouvernements des Etats membres de l'Organisation des Nations Unies, de l'une quelconque des institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ou parties au Statut de la Cour internationale de Justice³, peuvent devenir parties à la présente Convention par:

- a. La signature sans réserve quant à l'approbation;
- b. La signature avec réserve quant à l'approbation, suivie d'approbation; et
- c. L'adhésion.

L'approbation ou l'adhésion s'effectueront par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général.

3. Le Gouvernement de tout Etat non habilité à devenir partie à la Convention en vertu du paragraphe 2 du présent article peut en faire la demande au Secrétaire général. Il pourra être admis à devenir partie à la Convention, conformément aux dispositions du paragraphe 2, à condition que sa demande ait été approuvée par les deux tiers des Membres de l'Organisation autres que les Membres associés.

³ RS 0.193.501

Art. XI

La présente Convention entre en vigueur soixante jours après la date à laquelle les Gouvernements de dix Etats au moins l'auront signée sans réserve quant à l'approbation ou auront déposé leur instrument d'approbation ou d'adhésion. Elle entre en vigueur, à l'égard de tout gouvernement qui l'approuve ou y adhère ultérieurement, soixante jours après le dépôt de l'instrument d'approbation ou d'adhésion.

Art. XII

Lorsque la présente Convention aura été en vigueur trois années à l'égard d'un Gouvernement contractant, ce gouvernement peut la dénoncer par notification écrite adressées au Secrétaire général, qui communique à tous les autres Gouvernements contractants la teneur et la date de réception de toute notification de cette nature. Cette dénonciation prend effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général en a reçu notification, ou à la fin de toute période plus longue que pourra spécifier la dite notification.

Art. XIII

1. a. Les Nations Unies, lorsqu'elles assument la responsabilité de l'administration d'un territoire, ou tout Gouvernement contractant chargé d'assurer les relations internationales d'un territoire, doivent aussitôt que possible, procéder à des délibérations avec ce territoire pour s'efforcer de lui étendre l'application de la présente Convention et peuvent, à tout moment, par une notification écrite adressée au Secrétaire général, déclarer que la Convention s'étend à un tel territoire.
 - b. L'application de la présente Convention est étendue au territoire désigné dans la notification, à partir de la date de réception de celle-ci ou de toute autre date qui y est indiquée.
 - c. Les dispositions de l'article VIII de la présente Convention s'appliquent à tout territoire auquel la Convention s'étend conformément au présent article. L'expression «ses procédures, formalités et documents» comprend dans ce cas les dispositions en vigueur dans le territoire en question.
 - d. La présente Convention cesse de s'appliquer à tout territoire après un délai d'un an à partir de la date de réception d'une notification adressés à cet effet au Secrétaire général, ou à la fin de toute autre période plus longue spécifiée dans la notification.
2. Le Secrétaire général notifie à tous les Gouvernements contractants l'extension de la présente Convention à tout territoire en vertu des dispositions du paragraphe 1 du présent article, en spécifiant dans chaque cas la date à partir de laquelle la présente Convention est devenue applicable.

Art. XIV

Le Secrétaire général fait connaître à tous les Gouvernements signataires de la Convention, à tous les Gouvernements contractants et à tous les Membres de l'Organisation:

- a. L'état des signatures apposées à la présente Convention et leur date;
- b. Le dépôt des instruments d'approbation et d'adhésion ainsi que les dates de dépôt;
- c. La date à laquelle la Convention entrera en vigueur conformément à l'article XI;
- d. Les notifications reçues conformément aux articles XII et XIII ainsi que leur date;
- e. La convocation de toute conférence prévue aux articles VII et IX.

Art. XV

La présente Convention et son Annexe seront déposées auprès du Secrétaire général qui en communiquera des copies certifiées conformes aux Gouvernements signataires et à tous les autres Gouvernements qui adhèrent à la présente Convention. Dès que la Convention entrera en vigueur, le Secrétaire général la fera enregistrer conformément aux dispositions de l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Art. XVI

La présente Convention et son Annexe sont rédigées en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues russe et espagnole, lesquelles sont déposées avec les textes originaux signés.

En foi de quoi, les soussignés dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements ont signé la présente Convention.

Fait à Londres, le 9 avril 1965.

Chapitre Premier définitions et dispositions générales

A. Définitions

Pour l'application des dispositions de la présente Annexe, les significations ci-après seront attribuées aux expressions:

Agrès et appareils du navire. Articles, autres que les pièces de rechange du navire, qui sont transportés à bord du navire pour y être utilisés et qui sont amovibles mais non consommables, notamment les accessoires tels que les embarcations de sauvetage, le matériel de sauvetage, les meubles et autres articles d'équipement du navire.

Armateur. Le propriétaire ou l'exploitant d'un navire, qu'il s'agisse d'une personne physique ou morale, ainsi que toute personne agissant au nom du propriétaire ou de l'exploitant.

Document. Support de données comportant des données.

Bagages accompagnés des passagers. Biens, y compris éventuellement des espèces monétaires, transportés pour le compte d'un passager sur le même navire que celui-ci, qu'ils soient ou non en sa possession personnelle, à la condition qu'ils ne fassent pas l'objet d'un contrat de transport ou autre accord analogue.

Cargaison. Tous biens, marchandises, objets et articles quelconques transportés à bord d'un navire, autres que la poste, les provisions de bord, les pièces de rechange, les agrès et appareils, les effets et marchandises appartenant aux membres de l'équipage et les bagages accompagnés des passagers.

Autorisation de descendre à terre. Autorisation accordée à un membre de l'équipage de séjourner à terre pendant l'escale du navire, dans les limites géographiques ou les délais fixés, le cas échéant, par les pouvoirs publics.

Effets et marchandises appartenant aux membres de l'équipage. Vêtements, articles d'usage courant et tous autres objets, y compris éventuellement des espèces monétaires, appartenant aux membres de l'équipage et transportés à bord du navire.

Heure d'arrivée. Heure à laquelle un navire s'arrête, au mouillage ou à quai, dans un port.

Membre de l'équipage. Toute personne qui est effectivement engagée pour accomplir à bord, au cours d'un voyage, des tâches se rapportant au fonctionnement ou au service du navire et qui figure sur la liste d'équipage.

«Navire en croisière». Navire qui effectue un voyage international et qui loge à son bord des passagers participant à un programme collectif et faisant des escales touris-

⁴ Nouvelle teneur selon les amendements adoptés par la Suisse le 8 juillet 1971 (RO 1972 593), par la Conférence des Gouvernements contractants le 10 nov. 1977 (RO 1978 1567) e le 5 mars 1986 (RO 1987 482), par le Comité de la simplification des formalités le 17 sept. 1987 (RO 1989 159) e le 3 mai 1990, en vigueur pour la Suisse le 1^o sept. 1991 (RO 1993 1903).

tiques temporaires, suivant un plan déterminé, dans un ou plusieurs ports. Au cours du voyage, le navire ne doit en principe:

- a) ni embarquer ou débarquer d'autres passagers;
- b) ni charger ou décharger des marchandises.

Pièces de rechange du navire. Articles de réparation ou de remplacement destinés à être incorporés au navire qui les transporte.

Passager en transit. Passager qui arrive d'un pays étranger à bord d'un navire, dans le but de poursuivre son voyage vers un pays étranger à bord d'un navire ou par tout autre mode de transport.

Poste: Correspondance et autres objets confiés par des administrations postales et destinés à être remis à des administrations postales.

Pouvoirs publics. Organismes ou fonctionnaires dans un Etat qui sont chargés d'appliquer ou de faire observer les lois et règlements dudit Etat se rapportant à l'un quelconque des aspects des normes et pratiques recommandées que contient la présente Annexe.

Provisions de bord. Marchandises à utiliser à bord, comprenant les produits de consommation, les marchandises à vendre aux passagers et aux membres de l'équipage, le combustible et les lubrifiants, mais non compris les agrès et appareils et les pièces de rechange du navire.

Support de données. Support destiné à recevoir l'enregistrement de données.

B. Dispositions générales

Compte tenu du paragraphe 2 de l'article V de la Convention, les dispositions de la présente Annexe n'empêchent pas les pouvoirs publics de prendre toutes les mesures appropriées, notamment de demander des renseignements supplémentaires qui peuvent se révéler nécessaires au cas où ils suspectent une fraude ou pour résoudre des problèmes particuliers constituant une menace grave pour l'ordre public, la sécurité publique ou la santé publique tels que des actes illicites contre la sécurité du trafic maritime et le trafic illicite des stupéfiants et des substances psychotropes, ou pour empêcher l'introduction ou la propagation des maladies ou fléaux qui s'attaquent aux animaux ou aux végétaux.

1.1 *Norme.* Les pouvoirs publics ne demandent, dans tous les cas, que les renseignements indispensables et en réduisent le nombre au minimum.

Lorsqu'à l'Annexe figure une énumération de renseignements, les pouvoirs publics ne demandent que ceux qui leur paraissent indispensables.

1.1.1 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics devraient tenir compte des incidences que l'application du traitement automatique de l'information et des techniques de transmission pourrait avoir sur la simplification des formalités et les examiner en collaboration avec les armateurs et toutes les autres parties intéressées.

Il faudrait simplifier les actuelles prescriptions en matière de renseignements et procédures de contrôle et veiller au fait qu'il est souhaitable d'assurer la compatibilité avec d'autres systèmes d'information pertinents.

1.2 *Pratique recommandée.* Compte tenu du fait que des documents peuvent être séparément prescrits et imposés à certaines fins dans la présente Annexe, les pouvoirs publics, prenant en considération l'intérêt des personnes qui sont tenues de remplir lesdits documents ainsi que l'objet de ces documents, devraient prévoir la fusion en un seul de deux ou plusieurs documents dans tous les cas où cela est possible et où il en résulterait une simplification appréciable.

1.3 *Pratique recommandée.* Les mesures et procédures imposées par les Gouvernements contractants aux fins de la sécurité ou du contrôle des stupéfiants devraient être efficaces et, lorsque cela est possible, mettre en jeu des techniques de pointe, y compris le traitement automatique de l'information (TAI). Ces mesures et procédures devraient être appliquées de manière à causer une gêne minimale aux navires, aux personnes et aux biens se trouvant à bord et à empêcher que des retards inutiles ne leur soient imposés.

Chapitre 2

Entrée, séjour au port et sortie des navires

Le présent chapitre concerne les formalités exigées des armateurs par les pouvoirs publics à l'entrée, pendant le séjour au port et à la sortie d'un navire; il ne signifie nullement que certains certificats et autres documents du navire relatifs à l'immatriculation, aux dimensions, à la sécurité, à l'équipage dudit navire et autres renseignements, ne doivent pas être présentés aux autorités compétentes.

A. Dispositions générales

2.1 *Norme.* Les pouvoirs publics n'exigent pas, à l'arrivée ou à la sortie des navires auxquels s'applique la présente Convention, la remise de documents autres que ceux prévus au présent chapitre.

Les documents visés sont:

- la déclaration générale
- la déclaration de la cargaison
- la déclaration des provisions de bord
- la déclaration des effets et marchandises de l'équipage
- la liste de l'équipage
- la liste des passagers
- le bordereau prescrit par la Convention postale universelle pour la poste
- la déclaration maritime de santé.

B. Contenu et objet des papiers de bord

2.2 *Norme*. La déclaration générale est le document de base fournissant aux pouvoirs publics, à l'entrée et à la sortie, les renseignements relatifs au navire.

2.2.1 *Pratique recommandée*. Le même modèle de déclaration générale devrait être accepté tant à l'entrée qu'à la sortie d'un navire.

2.2.2 *Pratique recommandée*. Dans la déclaration générale, les pouvoirs publics ne devraient exiger d'autres renseignements que les suivants:

- nom et description du navire
- nationalité du navire
- renseignements relatifs à l'immatriculation
- renseignements relatifs à la jauge
- nom du capitaine
- nom et adresse de l'agent du navire
- description sommaire de la cargaison
- nombre de membres de l'équipage
- nombre de passagers
- renseignements sommaires relatifs au voyage
- date et heure d'arrivée, ou date de départ
- port d'arrivée ou de départ
- emplacement du navire dans le port.

2.2.3 *Norme*. Les pouvoirs publics acceptent la déclaration générale, soit datée et signée par le capitaine, l'agent du navire ou toute autre personne dûment autorisée par le capitaine, soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par le pouvoir public concerné.

2.3 *Norme*. La déclaration de la cargaison est le document de base sur lequel figurent les renseignements relatifs à la cargaison exigés par les pouvoirs publics à l'entrée comme à la sortie. Cependant, des renseignements sur les cargaisons dangereuses peuvent être demandés séparément.

2.3.1 *Pratique recommandée*. Dans la déclaration de la cargaison, les pouvoirs publics ne devraient pas exiger d'autres renseignements que les suivants.

- a. A l'arrivée
 - nom et nationalité du navire
 - nom du capitaine
 - port de provenance
 - port ou est rédigée la déclaration
 - marques et numéros; nombre et nature des colis; quantité et description des marchandises

- numéro des connaissements de la cargaison destinée à être débarquée au port en question
 - ports auxquels la marchandise restant à bord doit être débarquée
 - premier port d'embarquement de la marchandise chargée sous connaissement direct;
- b. Au départ
- nom et nationalité du navire
 - nom du capitaine
 - port de destination
 - pour les marchandises chargées au port en question: marques et numéros; nombre et nature des colis; quantité et description des marchandises
 - numéro des connaissements pour les marchandises embarquées au port en question.

2.3.2 *Norme.* Pour la cargaison demeurant à bord, les pouvoirs publics ne doivent exiger que des détails sommaires sur un minimum de points essentiels.

2.3.3 *Norme.* Les pouvoirs publics acceptent la déclaration de la cargaison, soit datée et signée par le capitaine, l'agent du navire ou toute autre personne dûment autorisée par le capitaine, soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par le pouvoir public concerné.

2.3.4 *Norme.* Les pouvoirs publics acceptent, en lieu et place de la déclaration de la cargaison, un exemplaire du manifeste du navire à la condition qu'il contienne au moins les renseignements visés à la pratique recommandée 2.3.1 et à la norme 2.3.2 et qu'il soit signé ou authentifié et daté comme prévu à la norme 2.3.3.

2.3.4.1 *Pratique recommandée.* A titre de variante de la norme 2.3.4, les pouvoirs publics peuvent accepter un exemplaire du document de transport signé ou authentifié comme prévu à la norme 2.3.3 ou une copie certifiée conforme, si la variété et le nombre des marchandises énumérées le permettent et si les renseignements visés dans la pratique recommandée 2.3.1 et la norme 2.3.2 qui ne figurent pas sur lesdites copies sont fournis par ailleurs et dûment certifiés.

2.3.5 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics devraient admettre que les colis non portés au manifeste, en possession du capitaine, ne figurent pas sur la déclaration de la cargaison, à condition que les renseignements s'y rapportant leur soient fournis séparément.

2.4 *Norme.* La déclaration des provisions de bord est le document de base sur lequel figurent les renseignements relatifs aux provisions de bord exigés par les pouvoirs publics à l'entrée comme à la sortie.

2.4.1 *Norme.* Les pouvoirs publics acceptent la déclaration des provisions de bord, soit datée et signée par le capitaine ou par un officier de bord dûment autorisé par le capitaine et ayant une connaissance personnelle de ces provisions, soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par le pouvoir public concerné.

2.5 *Norme*. La déclaration des effets et marchandises de l'équipage est le document de base sur lequel figurent les renseignements exigés par les pouvoirs publics touchant les effets et marchandises de l'équipage. Elle n'est pas exigée à la sortie.

2.5.1 *Norme*. Les pouvoirs publics acceptent la déclaration des effets et marchandises de l'équipage, soit datée et signée par le capitaine du navire ou par un autre officier de bord dûment autorisé par le capitaine, soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par le pouvoir public concerné. Les pouvoirs publics peuvent également exiger que chaque membre de l'équipage appose sa signature ou, s'il ne le peut, une marque distinctive en face de la déclaration relative à ses effets et marchandises.

2.5.2 *Pratique recommandée*. Les pouvoirs publics ne devraient normalement exiger de renseignements pour les effets et marchandises de l'équipage que s'ils sont possibles de droits ou soumis à des prohibitions ou à des restrictions.

2.6 *Norme*. La liste de l'équipage est le document de base qui fournit aux pouvoirs publics les renseignements relatifs au nombre de membres de l'équipage et à sa composition, à l'entrée comme à la sortie d'un navire.

2.6.1 *Norme*. Dans la liste de l'équipage, les pouvoirs publics n'exigent pas d'autres renseignements que les suivants:

- nom et nationalité du navire
- nom de famille
- prénoms
- nationalité
- grade ou fonction
- date et lieu de naissance
- nature et numéro de la pièce d'identité
- port et date d'arrivée
- venant de.

2.6.2 *Norme*. Les pouvoirs publics acceptent la liste de l'équipage, soit datée et signée par le capitaine ou un autre officier de bord dûment autorisé par le capitaine, soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par le pouvoir public concerné.

2.6.3 *Norme*. Les pouvoirs publics n'exigent normalement pas que la liste de l'équipage soit présentée à chaque escale lorsque le navire assure une ligne régulière et refait escale dans le même port au moins une fois dans la quinzaine et que la composition de l'équipage n'a pas été modifiée. Dans ce cas, une déclaration attestant qu'il n'y a pas eu de modification est présentée d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés.

2.6.4 *Pratique recommandée*. Dans les circonstances prévues dans la norme 2.6.3 mais lorsque la composition de l'équipage a subi de légères modifications, les pouvoirs publics ne devraient pas normalement exiger qu'une nouvelle liste complète de l'équipage soit présentée, mais devraient accepter une liste sur laquelle les modifications intervenues seraient indiquées.

2.7 *Norme*. La liste des passagers est le document de base qui fournit aux pouvoirs publics les renseignements relatifs aux passagers à l'arrivée comme à la sortie d'un navire.

2.7.1 *Pratique recommandée*. Les pouvoirs publics ne devraient pas exiger de liste des passagers pour de courtes traversées ou des services mixtes navire/chemin de fer entre pays voisins.

2.7.2 *Pratique recommandée*. Les pouvoirs publics ne devraient pas exiger de cartes d'embarquement ou de débarquement, en sus des listes de passagers, pour les passagers dont le nom figure sur ces listes. Toutefois, lorsque les pouvoirs publics doivent faire face à des problèmes particuliers qui constituent un danger sérieux pour la santé publique, ils peuvent demander à une personne effectuant un voyage international de donner à l'arrivée, par écrit, son adresse au lieu de destination.

2.7.3 *Pratique recommandée*. Dans la liste des passagers, les pouvoirs publics ne devraient pas exiger d'autres renseignements que les suivants:

- nom et nationalité du navire
- nom de famille
- prénoms
- nationalité
- date de naissance
- lieu de naissance
- port d'embarquement
- port de débarquement
- port et date d'entrée du navire.

2.7.4 *Pratique recommandée*. Une liste établie par la compagnie de navigation pour son usage propre devrait être acceptée en lieu et place de la liste des passagers sous réserve qu'elle contienne au moins les renseignements prévus à la pratique recommandée 2.7.3 et qu'elle soit datée et signée ou authentifiée conformément à la norme 2.7.5.

2.7.5 *Norme*. Les pouvoirs publics acceptent la liste des passagers, soit datée et signée par le capitaine, l'agent du navire ou toute autre personne dûment autorisée par le capitaine, soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par le pouvoir public concerné.

2.7.6 *Norme*. Les pouvoirs publics doivent veiller à ce que les armateurs leur notifient à l'arrivée la présence de tout passager clandestin découvert à bord.

2.7.6.1 *Pratique recommandée*. Lorsqu'un passager clandestin a des documents inadéquats, les pouvoirs publics devraient, si possible et dans la mesure où cette pratique est compatible avec la législation nationale et les exigences de sûreté, rédiger une lettre de couverture contenant une photographie du passager clandestin et tous autres renseignements importants.

Cette lettre autorisant le retour du passager clandestin à son port d'origine par quelque moyen de transport que ce soit et spécifiant toutes autres conditions imposées

par les pouvoirs publics, devrait être remise au propriétaire ou à l'exploitant du navire chargé du transfert du passager clandestin. Elle doit fournir les renseignements sollicités par les services compétents aux points de transit et au point d'embarquement initial.

Note:

La présente recommandation ne vise pas à empêcher les pouvoirs publics de soumettre le passager clandestin à des formalités plus détaillées en vue, éventuellement, de le traduire en justice et/ou de le renvoyer. De même, aucune disposition de la présente recommandation ne devrait être interprétée comme s'opposant aux dispositions de la Convention des Nations Unies relative au statut des réfugiés, adoptée le 28 juillet 1951, qui concernent l'interdiction d'expulser ou de refouler un réfugié.

2.8 *Norme.* A l'entrée comme à la sortie d'un navire, les pouvoirs publics n'exigent pas, pour la poste, de déclaration écrite autre que celle prescrite par la Convention postale universelle.

2.9 *Norme.* La déclaration maritime de santé est le document de base qui fournit à l'autorité sanitaire du port les renseignements relatifs à l'état sanitaire à bord du navire au cours de la traversée et à son entrée dans le port.

C. Documents d'entrée

2.10 *Norme.* A l'entrée d'un navire dans un port, les pouvoirs publics n'exigent pas plus de:

- 5 exemplaires de la déclaration générale
- 4 exemplaires de la déclaration de la cargaison
- 4 exemplaires de la déclaration des provisions de bord
- 2 exemplaires de la déclaration des effets et marchandises de l'équipage
- 4 exemplaires de la liste de l'équipage
- 4 exemplaires de la liste des passagers
- 1 exemplaire de la déclaration maritime de santé.

D. Documents de sortie

2.11 *Norme.* Au départ du navire, les pouvoirs publics n'exigent pas plus de:

- 5 exemplaires de la déclaration générale
- 4 exemplaires de la déclaration de la cargaison
- 3 exemplaires de la déclaration des provisions de bord
- 2 exemplaires de la liste de l'équipage
- 2 exemplaires de la liste des passagers.

2.11.1 *Norme.* Une nouvelle déclaration de la cargaison ne doit pas être exigée à la sortie en ce qui concerne la cargaison qui a fait l'objet d'une déclaration à l'entrée dans le même port et qui est demeurée à bord.

2.11.2 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics ne devraient exiger de déclaration séparée de provisions de bord ni pour les provisions qui ont fait l'objet d'une déclaration à l'arrivée ni pour les provisions embarquées dans le port et couvertes par un autre document douanier présente dans ce port.

2.11.3 *Norme.* Lorsque les pouvoirs publics demandent des renseignements concernant l'équipage d'un navire à la sortie, l'exemplaire de la liste de l'équipage présente à l'arrivée est accepté à la sortie s'il est à nouveau signé et fait état de toute modification apportée au nombre ou à la composition de l'équipage, ou précise qu'aucune modification n'a été apportée.

E. Mesures visant à faciliter le déroulement des formalités concernant la cargaison, les passagers, l'équipage et les bagages

2.12 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics devraient, avec le concours des propriétaires de navires et des autorités portuaires, veiller à ce que la durée d'immobilisation au port soit réduite au strict minimum et prévoir des dispositions satisfaisantes pour le déroulement des diverses opérations. Ils devraient réexaminer fréquemment toutes les mesures relatives à l'entrée et à la sortie des navires y compris les dispositions concernant notamment l'embarquement, le débarquement, le chargement, le déchargement et l'entretien courant ainsi que les mesures de sûreté connexes. Ils devraient également prendre des dispositions pour que les formalités d'entrée et de sortie des navires de charge et de leur cargaison puissent s'effectuer dans la mesure du possible dans la zone de chargement et de déchargement.

2.12.1 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics devraient, avec le concours des armateurs et des autorités portuaires, veiller à ce que des dispositions satisfaisantes pour le déroulement des diverses opérations soient prises en vue de simplifier et de faciliter la manutention et les formalités de dédouanement des marchandises. Ces dispositions devraient porter sur toutes les opérations à partir de l'arrivée du navire à quai: déchargement, autorisation des pouvoirs publics et, s'il y a lieu, entreposage ou réexpédition. Un accès commode et direct devrait être aménagé entre le magasin de marchandises et la zone des pouvoirs publics, qu'il convient de situer l'un et l'autre à proximité des quais, et des appareils d'acheminement devraient être mis en place partout où cela est possible.

2.12.2 *Pratique recommandée.* Les Gouvernements contractants devraient faciliter l'admission temporaire de matériel spécialisé de manutention de la cargaison arrivant à bord de navires et utilisé à terre dans les ports d'escale pour charger, décharger et manutentionner la cargaison.

2.12.3 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics devraient encourager les propriétaires et/ou les exploitants de quais et de magasins de marchandises à prévoir des installations spéciales d'entreposage pour les marchandises pour lesquelles il existe un risque élevé de vol et à protéger les zones où ces marchandises doivent être entreposées soit temporairement, soit pour des périodes prolongées avant d'être réa-

cheminées ou livrées localement de manière que les personnes non autorisées ne puissent y accéder.

2.12.4 *Norme*. A condition que cela soit conforme à leurs législations respectives, les pouvoirs publics doivent autoriser l'importation temporaire de conteneurs et de palettes, sans exiger le paiement de droits de douane ni d'autres taxes ou redevances et faciliter leur utilisation dans le trafic maritime.

2.12.5 *Pratique recommandée*. Les pouvoirs publics devraient prévoir dans leur législation, mentionnée à la norme 2.12.4, des dispositions visant à accepter une simple déclaration selon laquelle les conteneurs et les palettes qui sont importés à titre temporaire seront réexportés dans le délai fixé par l'Etat intéressé.

2.12.6 *Pratique recommandée*. Les pouvoirs publics devraient autoriser les conteneurs et les palettes qui entrent dans le territoire d'un Etat en vertu des dispositions de la norme 2.12.4 à quitter les limites du port d'arrivée pour permettre le dédouanement des marchandises importées et/ou le chargement des marchandises destinées à l'exportation, en simplifiant les procédures de contrôle et en réduisant au minimum les documents.

F. Escales successives dans deux ou plusieurs ports d'un même état

2.13 *Pratique recommandée*. Compte tenu des formalités effectuées à l'entrée d'un navire dans le premier port d'escale sur le territoire d'un Etat, les formalités et documents exigés par les pouvoirs publics à toute escale ultérieure dans ce pays, faite sans escale intermédiaire dans un autre pays, devraient être réduits à minimum.

G. Établissement des documents

2.14 *Pratique recommandée*. Les pouvoirs publics devraient, dans toute la mesure possible, accepter les documents visés à la présente Annexe, exception faite de ceux visés à la norme 3.7, quelle que soit la langue dans laquelle les renseignements sont fournis, étant entendu qu'une traduction écrite ou orale dans une des langues officielles de leur pays ou de l'Organisation peut être exigée lorsque les pouvoirs publics l'estiment nécessaire.

2.15 *Norme*. Les pouvoirs publics acceptent tous les renseignements communiqués de façon lisible et compréhensible, y compris les documents manuscrits, à l'encre ou au crayon indélébile, ou établis au moyen des techniques de traitement automatique de l'information.

2.15.1 *Norme*. Si la signature est requise, les pouvoirs publics l'acceptent manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, sous forme de symbole ou portée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si le procédé n'est pas incompatible avec les lois nationales. L'authentification de renseignements soumis au moyen d'autres supports que le papier doit être jugée acceptable par le pouvoir public concerné.

2.16 *Norme.* Les pouvoirs publics du port d'entrée de déchargement ou de transit n'exigent pas que l'un quelconque des documents relatifs au navire, à la cargaison, aux provisions de bord, aux passagers ou à l'équipage, visés dans le présent chapitre, soit légalisé, contrôlé ou authentifié par l'un de leurs représentants à l'étranger ou qu'il lui soit soumis au préalable. Cette disposition ne signifie nullement qu'il leur est interdit de demander que le passeport ou une autre pièce d'identité d'un passager ou d'un membre de l'équipage leur soit présenté aux fins de visa ou à d'autres fins analogues.

H. Mesures particulières de simplification des formalités en faveur des navires faisant escale dans des ports pour y débarquer des membres de l'équipage, des passagers ou d'autres personnes malades ou blessés nécessitant un traitement médical urgent

2.17 *Norme.* Les pouvoirs publics recherchent la collaboration des propriétaires de navires pour que les capitaines des navires qui ont l'intention de faire escale dans les ports à la seule fin d'y débarquer des membres de l'équipage, des passagers ou d'autres personnes malades ou blessés nécessitant un traitement médical urgent préviennent les pouvoirs publics aussi longtemps à l'avance que possible de leur intention, en donnant des renseignements les plus complets possible sur la maladie ou les blessures ainsi que sur l'identité et le statut des personnes.

2.18 *Norme.* Les pouvoirs publics informent par radio chaque fois que cela est possible et en tout état de cause par les voies les plus rapides dont ils disposent, le capitaine avant l'arrivée du navire, des documents à fournir et de la procédure à suivre pour débarquer rapidement les malades ou les blessés et pour obtenir sans retard le congé du navire.

2.19 *Norme.* En ce qui concerne les navires faisant escale dans des ports à cette fin et ayant l'intention de reprendre la mer immédiatement, les pouvoirs publics accordent une priorité de mise à quai si l'état de la personne malade ou l'état de la mer ne permettent pas un débarquement en toute sécurité dans la rade ou aux abords du port.

2.20 *Norme.* En ce qui concerne les navires faisant escale dans des ports à cette fin et ayant l'intention de reprendre la mer immédiatement, les pouvoirs publics n'exigent normalement pas les documents mentionnés dans la norme 2.1, à l'exception de la déclaration maritime de santé et de la déclaration générale, si cette dernière est indispensable.

2.21 *Norme.* Lorsque les pouvoirs publics exigent la présentation de la déclaration générale, ce document ne doit pas contenir de renseignements autres que ceux qui sont indiqués dans la pratique recommandée 2.2.2 et doit, chaque fois que cela est possible, en comporter moins.

2.22 *Norme.* Lorsque les pouvoirs publics appliquent des mesures de contrôle à l'arrivée d'un navire avant le débarquement de personnes malades ou de blessés, le traitement médical d'urgence et les mesures destinées à protéger la santé publique ont priorité sur ces mesures de contrôle.

2.23 *Norme.* Lorsque des garanties ou des engagements doivent être fournis en ce qui concerne le paiement des frais de traitement, ou en définitive de transport ou de rapatriement des personnes intéressées, le traitement médical d'urgence ne doit être ni ajourné ni retardé pendant que les garanties ou engagements sont obtenus.

2.24 *Norme.* Le traitement médical d'urgence et les mesures destinées à protéger la santé publique ont priorité sur toutes les mesures de contrôle applicables par les pouvoirs publics aux personnes malades ou aux blessés qui sont débarqués.

Chapitre 3

Arrivée et départ des personnes

Ce chapitre concerne les dispositions relatives aux formalités exigées par les pouvoirs publics en ce qui concerne l'équipage et les passagers à l'entrée ou à la sortie d'un navire.

A. Conditions et formalités d'arrivée et de départ

3.1 *Norme.* Un passeport en cours de validité constitue le document de base fournissant aux pouvoirs publics, à l'entrée ou à la sortie d'un navire, les renseignements concernant le passager.

3.1.1 *Pratique recommandée.* Les Gouvernements contractants devraient autant que possible, convenir, par voie d'accord bilatéral ou multilatéral, d'accepter des pièces officielles d'identité en lieu et place de passeports.

3.2 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics devraient prendre des dispositions en vertu desquelles les passeports des passagers, ou autres pièces officielles d'identité en tenant lieu, ne seraient contrôlés qu'une fois par les autorités d'immigration, à l'arrivée comme au départ. La présentation des passeports ou d'autres pièces officielles d'identité en tenant lieu pourra, en outre, être demandée aux fins de contrôle ou d'identification dans le cadre des formalités de douane ou d'autres formalités, à l'arrivée et au départ.

3.3 *Pratique recommandée.* Après la présentation des passeports ou pièces officielles d'identité en tenant lieu, les pouvoirs publics devraient, immédiatement après vérification, restituer ces documents et non les détenir à des fins de contrôle supplémentaire sauf si un obstacle quelconque s'oppose à l'admission d'un passager sur le territoire.

3.4 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics ne devraient pas exiger des passagers à l'embarquement ou au débarquement, ou des armateurs agissant en leur nom, de renseignements écrits autres que ceux figurant dans leurs passeports ou pièces officielles d'identité, ou faisant double emploi avec celles-ci, à moins qu'ils ne soient destinés à compléter les documents visés à la présente Annexe.

3.5 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics qui exigent des passagers à l'embarquement ou au débarquement, des renseignements supplémentaires par écrit qui ne sont pas destinés à compléter les documents visés à la présente Annexe, de-

vraient limiter leurs questions aux fins d'une plus ample identification des passagers aux mentions énumérées dans la pratique recommandée 3.6 (carte d'embarquement ou de débarquement). Lesdits pouvoirs publics devraient accepter la carte d'embarquement ou de débarquement remplie par le passager sans exiger que cette carte soit remplie ou contrôlée par l'armateur. La carte devrait être remplie en écriture cursive, lisiblement, sauf si le formulaire spécifie des caractères d'imprimerie.

Il ne devrait être exigé de chaque passager qu'un exemplaire de la carte d'embarquement ou de débarquement, y compris, le cas échéant, des copies obtenues par duplication.

3.6 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics ne devraient pas exiger pour la carte d'embarquement ou de débarquement d'autres renseignements que les suivants:

- nom de famille
- prénoms
- nationalité
- numéro du passeport ou autre pièce officielle d'identité
- date de naissance
- lieu de naissance
- profession
- port d'embarquement ou de débarquement
- sexe
- adresse au lieu de destination
- signature.

3.7 *Norme.* Dans le cas où les personnes se trouvant à bord doivent faire la preuve qu'elles sont protégées contre le choléra, la fièvre jaune ou la variole, les pouvoirs publics acceptent le certificat international de vaccination ou de revaccination dans les formes prévues par le Règlement sanitaire international.

3.8 *Pratique recommandée.* L'examen médical des personnes qui se trouvent à bord d'un navire ou qui en débarquent devrait être, en règle générale, limité à celles qui arrivent d'une région infectée par l'une des maladies quaranténaires, au cours de la période d'incubation de la maladie en cause (comme il est prévu dans le Règlement sanitaire international). Néanmoins, toutes ces personnes peuvent être soumises à un examen médical supplémentaire, conformément aux dispositions du Règlement sanitaire international.

3.9 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics ne devraient normalement opérer de contrôle douanier des bagages accompagnés des passagers, à l'entrée, que par sondage ou contrôle sélectif. Il ne devrait, autant que possible, pas être exigé de déclaration écrite pour les bagages accompagnés des passagers.

3.9.1 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics devraient, chaque fois qu'il est possible, supprimer les formalités de contrôle des bagages accompagnés des passagers

au départ, compte dûment tenu de la possibilité de devoir imposer des mesures de sûreté appropriées.

3.9.2 *Pratique recommandée.* Lorsque le contrôle des bagages accompagnés d'un passager, à la sortie, ne peut être entièrement évité, ce contrôle devrait normalement être limité à un sondage ou à un contrôle sélectif.

3.10 *Norme.* Une pièce d'identité des gens de mer en cours de validité ou un passeport constitue le document de base fournissant aux pouvoirs publics, à l'entrée ou à la sortie d'un navire, des renseignements sur chacun des membres de l'équipage.

3.10.1 *Norme.* Dans la pièce d'identité des gens de mer, les pouvoirs publics n'exigent pas d'autres renseignements que les suivants:

- nom de famille
- prénoms
- date et lieu de naissance
- nationalité
- signalement
- photographie d'identité (certifiée)
- signature
- date d'expiration (le cas échéant)
- autorité publique ayant délivré le document.

3.10.2 *Norme.* Lorsqu'un marin doit se rendre dans un pays ou le quitter en qualité de passager, par un moyen quelconque de transport:

- a. Pour rejoindre son navire ou gagner un autre navire,
- b. Pour passer en transit, afin de rejoindre son navire dans un autre pays, ou retourner dans son pays, ou pour toute autre fin approuvée par les autorités du pays en question,

les pouvoirs publics acceptent la pièce d'identité des gens de mer en cours de validité, au lieu d'un passeport, lorsque celle-ci donne la garantie que son titulaire sera réadmis dans le pays qui l'a délivrée.

3.10.3 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics devraient normalement ne pas exiger des membres de l'équipage de papiers individuels d'identité ni de renseignements autres que ceux qui figurent sur la liste de l'équipage, pour compléter la pièce d'identité des gens de mer.

B. Mesures visant à faciliter le déroulement des formalités concernant la cargaison, les passagers, l'équipage et les bagages

3.11 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics devraient, avec le concours des armateurs et des autorités portuaires, prendre toutes dispositions pour accélérer les formalités, tant pour les passagers que pour l'équipage et les bagages et prévoir à cet effet un personnel et des installations suffisants; en veillant particulièrement aux

dispositifs de chargement, de déchargement et d'acheminement des bagages (y compris l'utilisation de systèmes mécanisés), de même qu'aux points où les passagers risquent le plus d'être retardés. Des dispositions devraient être prises afin de permettre, au besoin, une circulation à l'abri entre le navire et le poste de contrôle des passagers ou de l'équipage. Ces dispositions et ces installations devraient être assez souples et pouvoir être développées de manière à répondre aux besoins découlant du renforcement des mesures de sûreté qui s'impose en cas de menace accrue.

Modifier comme suit la pratique recommandée 3.11.1:

3.11.1 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics devraient:

- a) avec le concours des armateurs et des autorités portuaires, adopter les mesures nécessaires telles que:
 - i) méthode d'acheminement individuel et continu des passagers et des bagages;
 - ii) système permettant aux passagers d'identifier et de retirer rapidement leurs bagages enregistrés dès que ceux-ci sont déposés aux emplacements où ils peuvent être réclamés;
 - iii) s'assurer qu'il existe des installations et services répondant aux besoins des passagers âgés ou handicapés;
- b) veiller à ce que les autorités portuaires prennent toutes dispositions:
 - i) pour que soient facilités, à l'intention des passagers et de leurs bagages, les accès aux moyens de transport locaux;
 - ii) pour que les locaux dans lesquels l'équipage pourrait être appelé à se rendre en vue des divers contrôles soient aisément accessibles et aussi proches que possible les uns des autres.

3.11.2 *Pratique recommandée.* Des mesures devraient être prises pour s'assurer que toutes les informations nécessaires concernant le transport et la sécurité sont aisément compréhensibles pour les malentendants et les malvoyants.

3.11.3 *Pratique recommandée.* Des emplacements réservés pour déposer ou accueillir des passagers âgés ou handicapés à la gare maritime devraient être situés à proximité immédiate des entrées principales. Ils devraient être clairement signalés par des marques appropriées. Les trajets d'accès devraient être libres d'obstacles.

3.11.4 *Pratique recommandée.* Lorsque l'accès aux transports publics est limité, tous les efforts devraient être faits pour offrir des services de transport de surface accessibles, à des prix raisonnables, en adaptant les services existants ou prévus ou en offrant des services de transport spéciaux aux passagers qui ont une incapacité motrice.

3.11.5 *Pratique recommandée.* Des installations appropriées devraient être prévues dans les gares et à bord des navires, selon qu'il convient, pour permettre l'embarquement et le débarquement en toute sécurité des passagers âgés ou handicapés.

3.12 *Norme.* Les pouvoirs publics doivent exiger des armateurs qu'ils veillent à ce que le personnel du navire prenne toutes dispositions pour aider à l'accomplissement rapide des formalités à l'arrivée concernant les passagers et l'équipage. Ces dispositions peuvent consister à:

- a. Envoyer aux pouvoirs publics intéressés un message indiquant, à l'avance, l'heure prévue d'arrivée ainsi que les renseignements sur toute modification d'horaire, y compris l'itinéraire du voyage si ce renseignement peut affecter les formalités de contrôle;
- b. Tenir prêts les documents de bord pour un examen rapide;
- c. Préparer les échelles de coupée et autres moyens d'accostage alors que le navire se rend à quai ou au mouillage;
- d. Organiser rapidement le rassemblement en bon ordre et la présentation au contrôle des personnes à bord, munies des documents nécessaires, en libérant notamment les membres de l'équipage de leurs tâches essentielles, dans la salle des machines ou ailleurs.

3.13 *Pratique recommandée.* Le ou les noms de famille devraient être inscrits en premier sur les documents relatifs aux passagers et à l'équipage; lorsqu'il est fait usage des noms du père et de la mère, le nom du père devrait être inscrit le premier. Lorsque pour les femmes mariées il est fait usage du nom du mari et du nom de la femme, le nom du mari devrait être inscrit le premier.

3.14 *Norme.* Les pouvoirs publics doivent procéder, sans retard injustifié, au contrôle des passagers et de l'équipage en vue de leur admission sur le territoire de l'Etat, lorsque ce contrôle est exigé.

3.15 *Norme.* Les pouvoirs publics n'infligent pas de sanctions aux armateurs lorsqu'ils jugent insuffisants les documents présentés par un passager aux fins de contrôle ou lorsqu'un passager ne peut être admis, pour ce motif, sur le territoire de l'Etat.

3.15.1 *Norme.* Les pouvoirs publics doivent inviter les armateurs à prendre toutes dispositions utiles pour que les passagers soient en possession de tous documents exigés aux fins de contrôle par les Gouvernements contractants.

3.15.2 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics devraient utiliser, ou lorsque cette question échappe à leur juridiction, devraient recommander aux parties intéressées d'utiliser, dans les gares maritimes et à bord des navires des signaux et symboles normalisés à l'échelon international mis au point ou adoptés par l'Organisation en collaboration avec d'autres organisations internationales compétentes et qui devraient, dans toute la mesure du possible, être communs à tous les modes de transport, afin de faciliter et d'accélérer le trafic maritime international.

C. Octroi de facilités aux navires en croisière et à leurs passagers

3.16.1 *Norme.* Les pouvoirs publics doivent accorder la libre pratique par radio à un navire en croisière lorsque, compte tenu des renseignements fournis par celui-ci avant l'entrée au port, l'autorité sanitaire du port de destination prévu estime que l'entrée du navire ne risque pas d'introduire ou de répandre une maladie quarantenaire.

3.16.2 *Norme.* Il ne doit être exigé de déclaration générale, de liste des passagers et de liste de l'équipage d'un navire en croisière que dans le premier et le dernier port

d'escale d'un pays, si les conditions du voyage ne sont pas modifiées dans l'intervalle.

3.16.3 *Norme*. Il ne doit être exigé de déclaration des provisions de bord et de déclaration des effets de l'équipage d'un navire en croisière qu'au premier port d'escale dans un pays.

3.16.4 *Norme*. Les passagers en croisière doivent toujours rester en possession de leur passeport ou autres pièces officielles d'identité.

3.16.5 *Pratique recommandée*. Les passagers en croisière ne devraient pas être tenus d'obtenir un visa si leur navire effectue au port un séjour de moins de 72 heures, sauf dans des conditions particulières définies par les pouvoirs publics intéressés.

Note: Aux termes de la présente pratique recommandée, tout Etat contractant peut délivrer à ce type de passagers, ou accepter d'eux, à leur arrivée, un formulaire spécifiant qu'ils ont l'autorisation d'entrer sur son territoire.

3.16.6 *Norme*. Les passagers en croisière ne doivent pas subir de retard inutile du fait de l'application de mesures de contrôle par les pouvoirs publics.

3.16.7 *Norme*. D'une manière générale, les services publics responsables du contrôle de l'immigration ne doivent pas interroger les passagers en croisière, sauf pour des raisons de sûreté et aux fins de vérification d'identité et d'admissibilité.

3.16.8 *Norme*. Lorsqu'un navire en croisière touche successivement plusieurs ports d'un même pays, les passagers ne doivent en général être soumis à des formalités par les pouvoirs publics qu'aux premier et dernier ports.

3.16.9 *Pratique recommandée*. Pour accélérer le débarquement, les passagers en croisière devraient, dans la mesure du possible, subir les formalités d'entrée à bord du navire et avant l'arrivée au lieu de débarquement.

3.16.10 *Pratique recommandée*. Les passagers en croisière qui débarquent dans un port et rejoignent leur navire dans un autre port du même pays devraient bénéficier des mêmes facilités que ceux qui débarquent et rejoignent leur navire dans le même port.

3.16.11 *Pratique recommandée*. La déclaration maritime de santé devrait être la seule formalité sanitaire imposée aux passagers en croisière.

3.16.12 *Norme*. Lors du séjour du navire au port, les provisions de bord exonérées de droits de douane demeurent à la disposition des passagers en croisière à bord du navire.

3.16.13 *Norme*. Les passagers en croisière ne doivent pas être tenus de fournir une déclaration écrite aux douanes.

3.16.14 *Pratique recommandée*. Les passagers en croisière ne devraient pas être soumis à un contrôle de devises.

3.16.15 *Norme*. Il ne doit pas être exigé de cartes d'embarquement ou de débarquement des passagers en croisière.

3.16.16 *Pratique recommandée*. Sauf lorsque le contrôle des passagers est effectué uniquement d'après la liste des passagers, les pouvoirs publics ne devraient pas exiger que les renseignements suivants soient donnés sur la liste des passagers:

Nationalité (colonne 6)

Date et lieu de naissance (colonne 7)

Port d'embarquement (colonne 8)

Port de débarquement (colonne 9)

D. Mesures particulières d'assouplissement des formalités pour les passagers en transit

3.17.1 *Norme*. Sauf pour des raisons de sûreté, un passager en transit qui reste à bord du navire sur lequel il est arrivé et repart à bord de ce navire n'est pas normalement soumis aux contrôles habituels des pouvoirs publics.

3.17.2 *Pratique recommandée*. Un passager en transit devrait être autorisé à conserver son passeport ou tout autre document d'identité.

3.17.3 *Pratique recommandée*. Un passager en transit devrait être dispensé de remplir une carte de débarquement/d'embarquement.

3.17.4 *Pratique recommandée*. Un passager en transit qui poursuit son voyage à partir du même port et à bord du même navire devrait normalement être autorisé, s'il le désire, à descendre à terre pour une durée limitée pendant l'escale du navire dans le port.

3.17.5 *Pratique recommandée*. Un passager en transit qui poursuit son voyage à partir du même port et à bord du même navire devrait être dispensé de visa, sauf dans les cas particuliers fixés par les pouvoirs publics intéressés.

3.17.6 *Pratique recommandée*. Un passager en transit qui poursuit son voyage à partir du même port et à bord du même navire devrait être normalement dispensé de fournir une déclaration douanière écrite.

3.17.7 *Pratique recommandée*. Un passager en transit qui quitte le navire dans un port et embarque à bord du même pays devrait bénéficier des mêmes facilités qu'un passager qui arrive et repart à bord du même navire dans le même port.

E. Mesures d'assouplissement des formalités pour les navires utilisés à des fins scientifiques

3.18 *Pratique recommandée*. Un navire utilisé à des fins scientifiques transporte à son bord un personnel nécessairement affecté à la mission scientifique qui fait l'objet du voyage. S'il est ainsi identifié, ce personnel devrait bénéficier de facilités au moins aussi favorables que celles accordées aux membres de l'équipage du navire.

F. Autres mesures d'assouplissement des formalités exigées des étrangers appartenant à l'équipage des navires effectuant des voyages internationaux – autorisation de descendre à terre

3.19 *Norme*. Les étrangers membres de l'équipage sont autorisés par les pouvoirs publics à se rendre à terre pendant l'escale de leur navire, à condition que les formalités d'entrée du navire soient achevées et que les pouvoirs publics ne soient pas conduits à refuser l'autorisation de descendre à terre pour des raisons de santé publique, de sécurité publique ou d'ordre public.

3.19.1 *Norme*. Les membres de l'équipage n'ont pas à obtenir un visa pour être autorisés à se rendre à terre.

3.19.2 *Pratique recommandée*. Les membres de l'équipage ne devraient pas normalement être soumis à des vérifications individuelles avant de quitter le navire ou en rentrant à bord.

3.19.3 *Norme*. Les membres de l'équipage n'ont pas à être munis d'un document spécial, tel qu'un laissez-passer, pour être autorisés à se rendre à terre.

3.19.4 *Pratique recommandée*. Si les membres de l'équipage sont tenus de porter des documents d'identité lorsqu'ils se rendent à terre, ces documents devraient se limiter à ceux qui sont énoncés à la norme 3.10.

Chapitre 4 Hygiène, services médicaux et quarantaine, services vétérinaires et phytosanitaires

4.1 *Norme*. Les pouvoirs publics d'un Etat qui n'est pas partie au Règlement sanitaire international doivent s'efforcer d'appliquer les dispositions de ce Règlement aux transports maritimes internationaux.

4.2 *Pratique recommandée*. Les Gouvernements contractants ayant des intérêts communs en raison de leurs conditions sanitaires, géographiques, sociales et économiques devraient conclure des arrangements spéciaux, au titre de l'article 98 du Règlement sanitaire international, dans le cas où de tels arrangements facilitent l'application de ce Règlement.

4.3 *Pratique recommandée*. Lorsque des certificats sanitaires ou autres documents analogues sont exigés pour l'expédition de certains animaux ou de certaines plantes ou des produits qui en dérivent, ces certificats ou documents devraient être simples et faire l'objet d'une large diffusion; les Gouvernements contractants devraient collaborer en vue de normaliser ces documents.

4.4 *Pratique recommandée*. Les pouvoirs publics devraient, chaque fois que cela est possible, accorder la libre pratique par radio à un navire lorsque, compte tenu des renseignements fournis par ce navire avant son entrée dans le port, l'autorité sanitaire du port de destination prévu estime que l'entrée du navire ne risque pas d'introduire ou de répandre une maladie quarantenaire. Les autorités sanitaires devraient, autant que possible, être autorisées à monter à bord avant l'entrée du navire dans le port.

4.4.1 *Norme.* Les pouvoirs publics doivent s'efforcer d'obtenir la coopération des armateurs pour qu'ils se conforment à toute demande selon laquelle une maladie à bord d'un navire doit être signalée sans délai par radio à l'autorité sanitaire du port de destination du navire afin de faciliter l'envoi du personnel médical spécialisé et du matériel nécessaires pour les formalités sanitaires à l'arrivée.

4.5 *Norme.* Les pouvoirs publics doivent prendre des dispositions pour que toutes les agences de voyages ou autres organismes puissent fournir aux passagers, suffisamment à l'avance, la liste des vaccinations exigées par les pouvoirs publics des pays en cause, ainsi que des formules de certificats de vaccination conformes au Règlement sanitaire international. Les pouvoirs publics doivent prendre toutes les mesures souhaitables pour que les personnes qui procèdent à des vaccinations utilisent les certificats internationaux de vaccination ou de revaccination, pour en assurer l'uniformisation de l'emploi.

4.6 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics devraient fournir les installations et les services nécessaires à la vaccination ou la revaccination, ainsi qu'à la délivrance des certificats internationaux correspondants, dans le plus grand nombre possible de ports.

4.7 *Norme.* Les pouvoirs publics s'assurent que les mesures sanitaires et les formalités de santé sont entreprises sur le champ, terminées sans retard et appliquées sans discrimination.

4.8 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics devraient entretenir, dans le plus grand nombre possible de ports, des installations et services suffisants pour permettre l'application efficace des mesures sanitaires et phytosanitaires ou vétérinaires.

4.9 *Norme.* Pour tous les soins médicaux à donner en cas d'urgence à l'équipage et aux passagers, des installations médicales accessibles sans difficulté doivent, autant qu'il est raisonnable et possible, être prévues dans le plus grand nombre possible de ports de chaque Etat.

4.10 *Norme.* Sauf en cas d'urgence comportant un danger grave pour la santé publique, l'autorité sanitaire d'un port ne doit pas, en raison d'une autre maladie épidémique, empêcher un navire qui n'est pas infecté ou suspect d'être infecté d'une maladie quarantenaire de décharger ou de charger des marchandises, ou de procéder à son ravitaillement, ou de prendre à bord du combustible ou des carburants et de l'eau potable.

4.11 *Pratique recommandée.* Les expéditions par mer d'animaux, de matières premières animales, de produits animaux bruts, de denrées alimentaires d'origine animale et de produits végétaux quarantentaires devraient être autorisées dans des circonstances déterminées lorsqu'elles sont accompagnées d'un certificat de quarantaine établi dans la forme approuvée par les Etat intéressés.

Chapitre 5 Dispositions diverses

A. Soumissions et autres formes de garantie

5.1 *Pratique recommandée.* Lorsque les pouvoirs publics exigent des armateurs le dépôt de soumissions ou autres formes de garantie pour couvrir leurs obligations en vertu des lois et règlements relatifs aux douanes, à l'immigration, à la santé publique, à la protection phytosanitaire ou vétérinaire ou autres lois et règlements analogues de l'Etat, lesdits pouvoirs publics devraient autant que possible autoriser le dépôt d'une seule soumission globale.

B. Erreurs dans les documents: sanctions

5.2 *Norme.* Les pouvoirs publics autorisent, sans que le départ du navire en soit retardé, la correction d'erreurs dans un document visé à la présente Annexe lorsqu'ils admettent que ces erreurs ont été commises par inadvertance, qu'elles sont sans gravité, qu'elles ne sont pas fait de négligences répétées et qu'elles ont été commises sans intention d'enfreindre les lois ou règlements, à la condition que lesdites erreurs soient relevées avant que le contrôle des documents soit achevé et qu'elles soient rectifiées sans retard.

5.3 *Norme.* En cas d'erreurs relevées dans les documents visés à la présente Annexe et qui ont été, soit signés par l'armateur, le capitaine, ou en leur nom, soit autrement authentifiés, il n'est pas infligé de sanctions avant que les pouvoirs publics n'aient mis ceux-ci en mesure de prouver que les erreurs ont été commises par inadvertance et qu'elles sont sans gravité, qu'elles ne sont pas le fait de négligences répétées et qu'elles ont été commises sans intention d'enfreindre les lois ou règlements.

C. Services dans les ports

5.4 *Pratique recommandée.* Les services habituels des pouvoirs publics, dans un port, devraient être fournis gratuitement pendant les heures normales de service. Les pouvoirs publics devraient établir, pour leurs services portuaires, des heures normales de service correspondant aux périodes où le volume de travail est habituellement le plus fort.

5.4.1 *Norme.* Les Gouvernements contractants doivent adopter toutes les mesures appropriées pour organiser les services habituels des pouvoirs publics dans les ports de manière à éviter de retarder indûment les navires après leur arrivée ou lorsque'ils sont prêts à partir, et à réduire au minimum le temps nécessaire pour remplir les formalités, à condition que l'heure d'arrivée ou de départ prévue soit notifiée aux pouvoirs publics en temps utile.

5.4.2 *Norme.* L'autorité sanitaire ne perçoit aucun droit pour toute visite médicale ainsi que pour tout examen complémentaire, bactériologique ou autre, effectué à quelque moment que ce soit, de jour ou de nuit, qui peut être nécessaire pour connaître l'état de santé de la personne examinée; elle ne perçoit pas davantage de droits

pour la visite et l'inspection du navire à des fins de quarantaine, sauf si l'inspection a pour objet la délivrance d'un certificat de dératisation ou d'exemption de dératisation. Il ne sera pas perçu de droits pour la vaccination d'une personne arrivant sur un navire, ni pour la délivrance d'un certificat de vaccination. Cependant, si des mesures autres que celles indiquées ci-dessus sont nécessaires à l'égard d'un navire, de ses passagers ou de son équipage et que des droits sont prélevés, ils le seront conformément à un tarif unique, uniforme sur tout le territoire de l'Etat intéressé. Ces droits sont perçus sans distinction quant à la nationalité, au domicile, ou à la résidence de la personne intéressée, ou à la nationalité, au pavillon, à l'immatriculation ou à la propriété du navire.

5.4.3 Pratique recommandée. Lorsque les pouvoirs publics fournissent des services en dehors des heures régulières visées à la pratique recommandée 5.4, ils devraient le faire à des conditions raisonnables et qui n'excèdent pas le coût réel des services rendus.

5.5 Norme. Lorsque le mouvement des navires dans un port le justifie, les pouvoirs publics doivent veiller à fournir les services nécessaires à l'accomplissement des formalités relatives à la cargaison et aux bagages, quelles que soient leur valeur et leur nature.

5.6 Pratique recommandée. Les Gouvernements contractants devraient prendre des dispositions par lesquelles un gouvernement accorderait à un autre gouvernement certaines facilités, avant le voyage ou en cours de traversée, pour inspecter les navires, les passagers, les membres de l'équipage, les bagages, les marchandises, ainsi que les documents de douane, d'immigration, de santé publique et de protection phytosanitaire et vétérinaire, lorsque cette mesure peut faciliter l'accomplissement des formalités à l'arrivée sur le territoire du second Etat.

D. Cargaison non déchargée dans le port de destination prévu

5.7 Norme. Lorsque tout ou partie de la cargaison mentionnée dans la déclaration de cargaison n'est pas déchargé au port de destination prévu, les pouvoirs publics doivent permettre que cette déclaration soit modifiée et ne pas infliger de sanctions s'ils ont la certitude que la cargaison en cause n'a pas été chargée à bord du navire ou, si elle l'a été, qu'elle a été déchargée dans un autre port.

5.8 Norme. Lorsque par erreur, ou pour toute autre raison valable, tout ou partie de la cargaison est déchargée dans un port autre que le port prévu, les pouvoirs publics facilitent sa réexpédition à destination. Cette disposition ne s'applique pas toutefois aux marchandises dangereuses, prohibées ou soumises à restriction.

E. Limitation de la responsabilité de l'armateur

5.9 Norme. Les pouvoirs publics n'exigent pas de l'armateur qu'il fasse figurer des renseignements spéciaux à leur intention sur le connaissance ou la copie de ce document, à moins que l'armateur n'agisse en qualité d'importateur ou d'exportateur, ou au nom de l'importateur ou de l'exportateur.

5.10 *Norme.* Les pouvoirs publics ne rendent pas l'armateur responsable de la présentation ou de l'exactitude des documents exigés de l'importateur ou de l'exportateur en vue du dédouanement, à moins qu'il n'agisse lui-même en qualité d'importateur ou d'exportateur, ou au nom de l'importateur ou de l'exportateur.

F. Assistance en cas d'urgence

5.11 *Norme.* Les pouvoirs publics facilitent l'arrivée et le départ des navires utilisés aux fins d'activités de secours en cas de catastrophe, de lutte contre la pollution des mers ou de prévention de celle-ci, ou d'autres opérations nécessaires d'urgence pour garantir la sécurité en mer, la sécurité de la population ou la protection du milieu marin.

5.12 *Norme.* Les pouvoirs publics facilitent, dans toute la mesure du possible, les procédures d'entrée et le déroulement des formalités pour les personnes, les cargaisons, le matériel et l'équipement requis pour faire face aux situations visées à la norme 5.11.

G. Commissions nationales de simplification des formalités

5.13 *Pratique recommandée.* Chaque Gouvernement contractant devrait, lorsqu'il juge qu'une telle mesure est nécessaire et appropriée, établir un programme national de simplification du transport maritime fondé sur les dispositions de simplification des formalités de la présente annexe, et veiller à ce que l'objectif de son programme national de simplification soit d'adopter toutes les mesures possibles pour faciliter le mouvement des navires, des cargaisons, des équipages, des passagers, le la poste et des provisions de bord en éliminant les obstacles et les retards inutiles.

5.14 *Pratique recommandée.* Chaque Gouvernement contractant devrait créer une commission nationale de simplification des formalités du transport maritime ou un organisme de coordination national analogue, en vue d'encourager l'adoption et la mise en œuvre des mesures de simplification entre les différents ministères, institutions et autres organismes qui s'occupent ou sont chargés des divers aspects du trafic maritime international ainsi qu'avec les autorités portuaires, les propriétaires de navires et leurs exploitants.

Note: Lors de la création d'une Commission nationale de simplification des formalités du transport maritime ou d'un organisme de coordination national analogue, les Gouvernements contractants sont invités à tenir compte des directives énoncées dans la circulaire FAL.5/Circ. 2.

Champ d'application en date du 1^{er} mai 1993

Etats parties	Acceptation Adhésion (A) Signature sans réserve d'acceptation (S)	Entrée en vigueur
Algérie	28 novembre 1983	27 janvier 1984
Allemagne	26 juillet 1967	24 septembre 1967
Argentine	29 janvier 1980	29 mars 1980
Australie	28 avril 1986 A	27 juin 1986
Autriche	20 juin 1975 A	19 août 1975
Bahamas	22 juillet 1976 A	20 septembre 1976
Barbade	30 septembre 1982 A	29 novembre 1982
Belgique	4 janvier 1967	5 mars 1967
Bénin	2 mars 1992 A	1 ^{er} mai 1992
Brésil	22 août 1977	21 octobre 1977
Canada	18 juillet 1967	16 septembre 1967
Cap-Vert	28 avril 1977 A	27 juin 1977
Chili	14 février 1975 A	15 avril 1975
Chine (Taiwan)	19 juillet 1968	17 septembre 1968
Colombie	3 juin 1991 A	2 août 1991
Corée (Nord)	24 avril 1992 A	23 juin 1992
Côte d'Ivoire	16 février 1967	5 mars 1967
Croatie	27 juillet 1992 S	8 octobre 1991
Cuba	27 novembre 1984 A	26 janvier 1985
Danemark	9 janvier 1968	9 mars 1968
Egypte*	19 février 1987	20 avril 1987
Equateur	17 mai 1988	16 juillet 1988
Espagne	24 août 1973	23 octobre 1973
Etats-Unis d'Amérique**	17 mars 1967	16 mai 1967
Porto-Rico, Guam, Zone du Canal, Iles Vierges, Samoa americ., Territoires sous tutelle des Iles du Pacifique	9 septembre 1975 A	9 septembre 1975
Iles Midway, Ile Wake, Ile Johnston	18 mars 1976 A	18 mars 1976
Fidji	29 novembre 1972 A	28 janvier 1973
Finlande	20 mars 1967	19 mai 1967
France	29 novembre 1967	28 janvier 1968
Gambie	1 ^{er} novembre 1991 A	31 décembre 1991
Ghana	5 novembre 1965	5 mars 1967
Grande-Bretagne	24 février 1966	5 mars 1967
Hong-Kong	24 septembre 1970 A	24 septembre 1970
Grèce	8 juin 1972	7 août 1972
Guinée	19 janvier 1981 A	20 mars 1981
Hongrie	15 décembre 1976	13 février 1977

* Déclaration et réserve, voir ci-après

Etats parties	Acceptation Adhésion (A) Signature sans réserve d'acceptation (S)	Entrée en vigueur
** Extension territoriale selon art. XIII de la conv.		
Inde	25 mai 1976 A	24 juillet 1976
Irak	15 novembre 1976 A	14 janvier 1977
Irlande	18 juin 1971	17 août 1971
Islande	24 janvier 1967 A	5 mars 1967
Israël	13 octobre 1967	12 décembre 1967
Italie	25 septembre 1972	24 novembre 1972
Libéria	14 février 1978 A	15 avril 1978
Luxembourg	14 février 1991 A	15 avril 1991
Madagascar	8 juillet 1970	6 septembre 1970
Maurice	18 juin 1990 A	17 août 1990
Mexique	31 mai 1983 A	30 juillet 1983
Monaco	9 avril 1965 S	5 mars 1967
Nigéria	24 janvier 1967 A	5 mars 1967
Norvège	8 septembre 1966	5 mars 1967
Nouvelle-Zélande*	27 juillet 1973 A	25 septembre 1973
Pays-Bas	21 septembre 1967	20 novembre 1967
Surinam et Antilles néerlandaises	21 septembre 1967 A	20 novembre 1967
Pérou	16 juillet 1982 A	14 septembre 1982
Pologne	25 juillet 1969	23 septembre 1969
Portugal	6 août 1990 A	6 octobre 1990
République dominicaine	11 juillet 1966	5 mars 1967
Russie	25 octobre 1966	5 mars 1967
Sénégal	17 octobre 1980	16 décembre 1980
Seychelles	13 décembre 1989 A	11 février 1990
Singapour	3 avril 1967 A	2 juin 1967
Slovénie	12 novembre 1992 S	25 juin 1991
Suède	28 juillet 1967	26 septembre 1967
Suisse	23 avril 1968	22 juin 1968
Surinam	29 novembre 1975 S	25 novembre 1975
Syrie	6 février 1975 A	7 avril 1975
Tchécoslovaquie	19 décembre 1966 A	5 mars 1967
Thaïlande	28 novembre 1991 A	27 janvier 1992
Trinité-et-Tobago	16 mars 1967	15 mai 1967
Tunisie	27 janvier 1969 A	28 mars 1969
Uruguay*	2 décembre 1992 A	31 janvier
Vanuatu	13 janvier 1989 A	14 mars 1989
Yémen (Sanaa)	6 mars 1979 A	5 mai 1979
Yougoslavie	18 juillet 1966	5 mars 1967
Zambie	14 décembre 1965 A	5 mars 1967

* Déclaration et réserve, voir ci-après

** Extension territoriale selon art. XIII de la conv.

Réserve

Egypte

L'Égypte ratifie sous réserve que cette convention ne porte pas atteinte au Traité de Constantinople de 1888 concernant le Canal de Suez.

Déclaration

Nouvelle-Zélande

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande déclare que son adhésion à la convention ne s'étend ni aux îles Cook ni aux îles Niue et Tokelau.

Uruguay

Si, pendant le déchargement des marchandises ou lors de leur réception dans les entrepôts nationaux, on constate que le nombre de colis ne correspond pas aux indications données dans le manifeste consulaire de cargaison ou qu'il existe des différences entre la cargaison d'un navire et la description faite dans le manifeste établi au dernier port d'escale, à moins que ces documents aient été rectifiés conformément au règlement, les colis en excédent sont saisis ou une amende d'une valeur égale à celle des marchandises faisant défaut est imposée.

Dans le cas de marchandises transportées en vrac ou sans emballage, la sanction est appliquée sur les différences positives ou négatives par rapport aux poids ou quantités déclarés dans les documents susmentionnés.

Lors du calcul de ces différences, une marge de tolérance d'un maximum de 5 pour cent (cinq pour cent) par rapport aux quantités déclarées est toujours prévue, ceci aux seules fins d'exemption de la sanction. Cette marge est appliquée à la quantité déclarée pour chaque navire et pour chaque expédition.

La valeur des marchandises faisant défaut est établie à partir des documents originaux, si elles ne sont pas soumises à un tarif, ou sur la base de la valeur maximale indiquée par le tarif.

S'il n'est pas possible de déterminer cette valeur, une amende allant de URU.P.200,00 (deux cents pesos) à URU.P. 10 000,00 (dix mille pesos) est imposée.

Si la différence concerne des marchandises faisant défaut, la responsabilité n'est établie que si les circonstances font apparaître que cette différence s'est produite après la réception des marchandises ou des effets par le capitaine.

Le manifeste consulaire doit contenir, selon un modèle générique, tous les détails prévus par le règlement en vue de permettre l'identification des marchandises.